

Saab 9-5 Aero Sedan US-spec 2005–09

NEVS-brevet fredag 1 februari

1. TEST: Nya Volvo V60 Cross Country imponerar

2. Billigaste Tesla Model S och Model X tillbaka – med bättre räckvidd

3. ID-familjen är VW:s elektriska framtid

4. Prov: Volkswagen ID Neo – blir elbilen Sveriges nya elskling?

5. Nya Porsche 911 – tre snabba från provkörningen

6. Nästan alla nyckellösa bilar kunde låsas upp i stöldtestet

7. Snart kan det bli olagligt att mätarskruva bilar

8. Nya beskedet: Ingen hastighetsgräns på autobahn – fria farten blir kvar

9. Auktion på klassisk bil

10. Grattis Austin Maxi!

11. Ytterligare en vinst för Alonso…

12. Fredagsfilmen: Med BMC på Bonneville 1959

ALLT OM BILAR

1. TEST: Nya Volvo V60 Cross Country imponerar

Av Kalle Holmberg

Publicerad 30 jan 2019 15:03

Nu växer Volvos V60-familj då den lite snälla skogs- och fjällmullen Cross Country gör entré. Det sker i ett läge där Volvo samtidigt inte kan peka på den elinriktning som tidigare utlovats. Vi har provkört V60 CC med T5-motorn, men det är endast Cross Country D4 handlarna nu har att erbjuda.



FILM*: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/vi-testar-volvo-v60-cc/

Provkörningen först: Vita vidder i Norrbotten, ut på havsisar och runt på slingrande vägar intill Luleå, temperaturen hela tiden en bit under 15 minus, packad snö och ibland milt snöfall. Förförande då att ha en så kompetent bil som nya V60 i Cross Country-utförande, höjd med sex centimeter varav en sådan förklaras med högre däckprofil.

Med den bensindrivna och starka T5-motorn går det undan, och det utan missöden när bilen utsätts för provokationer. Chassisättningen uppges vara lite mjukare, något Volvofolket motiverar med ”nödvändig tuning” av grundmaterialet från vanliga V60, lanserad för snart ett år sedan.

Fyrhjulsdriften, levererad av Haldex, arbetar väl i samarbete med antisladdsystemet, som har två lägen – ett stramare och lite mer tillåtande. Glöm det där med att stänga av antisladden, tillåts inte.

BILTEST: Så bra är Volvo V90 Cross Country



Volvo V60 Cross Country i full frihet på snötäckta vägar utanför Luleå.

”Hill Descent”-läget imponerar

På banan som plogats upp på isen, med Luleås skyline i fonden, går det ändå bra att sladda till körningen. En lätt understyrning uppträder först, som samtidigt är lätt att rätta till, på underlag som är så halt det nästan kan bli – om man nu inte ger sig ut på blankis.

Tryck till mer och ställ framhjulen åt något håll och du får en sladd, även den lätt att häva. Om så önskas.

Under körning på en inte speciellt utmanande terrängbana, snötäckt och toppad med lössnö, utför Countryn sitt jobb utan knorr. ”Hill descent”, assistansen i brant nedförsbacke, imponerar.

För familjen som hamnar på svåra underlag och kanske snö och is under fjällresor är Volvos Cross Country en god medelväg – ingen terrängbil, men ett fordon som har god framkomlighet på programmet. Och det har många Volvokunder upptäckt, varför konceptet lever vidare bland fler av märkets modeller. Ett suvfritt territorium, om man så vill.

BILTEST: **Så bra är Volvo V60**

En mycket bekväm bil

Sammantaget är det bara att konstatera att här har Volvo fått fram en mycket bekväm bil med ett flertal användningsområden. I den marknadsföring pr-folket lagt ut i skilda medier under senare tid är ”äventyret” satt i centrum. Det har inte sagts så mycket om bilen V60 Cross Country, men den ska kopplas till detta äventyrliga.

När nu nyfikna kunder får tillfälle att bekanta sig med denna bil så är det enbart i dieselform, V60 CC D4. Det är den 190-hästarsdieseln som finns inom räckhåll för sugna. Den stod dock inte att finna under vår provkörning, T5-modellen vi körde sägs dock vara under produktion.

Men när kommer presumtiva CC-kunder få välja mellan olika motoralternativ? Det kunde inte Volvo klargöra under samlingen i Norrbotten.



När kommer det då ett elalternativ för CC? Inget klart svar, ”det ligger i framtiden”. Än mer i framtiden ligger den renodlade el-Volvon, trots tillverkarens storstilade ord om att elektrifieringen numera är det centrala fokuset.

Handlar det om leveransproblem på batterisidan? Inget klart svar.

En ny laddhybrid fanns dock till hands, V60 T8 Twin Engine, alltså ingen Cross Country utan en vanlig V60 med elsladd. Den uppges vara under tillverkning och kommer senare i vår. Volvo uppger vecka 17, efter sena påsken. Beställ i dag, men vänta dig inget säkert besked om leveransdatum. Priset lär hamna runt 550.00 kronor.



Köregenskaper 

Nya V60 som Cross Country är en mycket körbar bil. Den är med sitt format lätthanterlig även i tät trafik och utstrålar trygghet med ett konsekvent uppförande. Jag kör den på packat snö-underlag i Norrbotten och även ut på plogade havsisvägar utanför Luleå, där viss understyrning är första intrycket när vi trycker till med kraften som T5-motorn ger. Den rappt arbetande fyr-hjulsdriften och antisladdsystemet (med två lägen) korrigerar väl.



Säkerhet 

Volvo sviktar inte när det gäller säkerhet. Vi har redan nämnt fyrhjulsdriften som i samarbete med antisladdsystemet ser till att körningen känns trygg med utmärkt vägkontakt. Vanliga V60 fick programenligt högsta betyg av Euro NCAP. Cross Country är inte testad än, men att den högre markfrigången skulle ge ändrat utfall är inte troligt.



Design 

Precis som väntat, skiljer sig främst från nya V60 med sin 60 millimeter högre markfrigång och en del plast nedtill. Proportionerna ser helt rätt ut. Utifrån utstrålar inte nya V60 Cross Country direkta terrängegenskaper, vilket den inte heller ska eftersom CX60 har den rollen. I nya V60 och då även nya V60 CC finns ett tydligt DNA från V70, tror det tilltalar många Volvokunder.



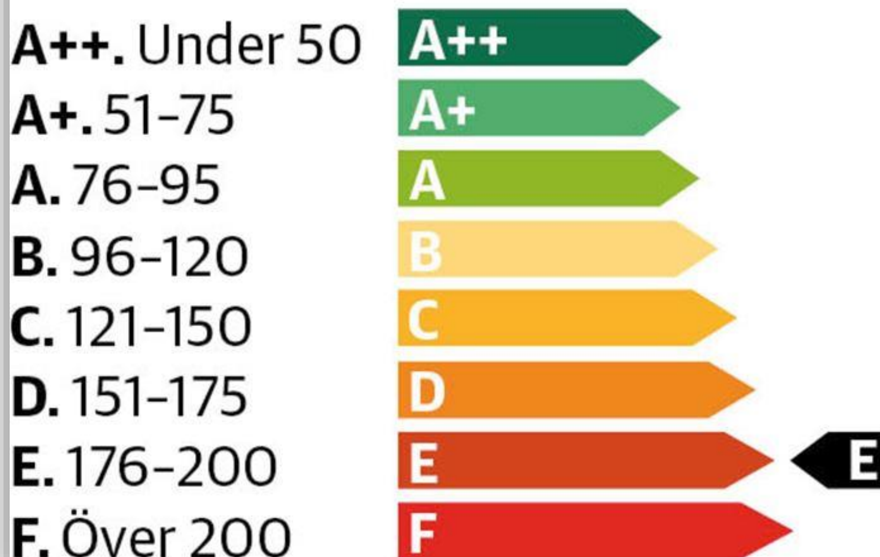
Komfort 

Mycket komfortabel. Sittkomforten fram är utmärkt. Den höga mittkonsolen fungerar bra även som armstöd. Inget skiljer i kupén mellan vanliga V60 och V60 CC, alltså bekvämt även i bak. Högre markfrigång kan möjligen ge bekvämare insteg, dock inget jag märkte av. Volvofolket underströk att Cross Countryn är lite mjukare i fjädringen än vanliga V60, även det svårt att uttala sig om efter denna provkörning på hela tiden mycket ”mjuka” vintervägar, fria från slask och iskanter i detta temperaturmässiga ”minusland”.



Ekonomi 

Den bensindrivna Cross Country med Volvos 250-hästars T5-motor vi fick köra i Luleå dröjer fram till åtminstone april, då som årsmodell 2020 och med okänd prislapp och lika okänt leveransdatum. När CC ändå visas upp av handlare under kommande helg (2–3 februari) är det dieseln D4 som gäller – inget annat. För 381 900 kronor får du en Cross Country som med 190 dieselhästar driver på alla fyra. Det är 15.000 kronor mer än för en vanlig V60 D4 AWD.



Volvo V60 CC har ett koldioxidutsläpp på 178–198 gram/km.

VOLVO V60 CC T5

Miljö
Koldioxidutsläpp: 178–198 gram/km.
Bensinförbrukning: 7,3 liter/100 km.
Miljöförmåner: Nej.

Ekonomi
Pris: ingen uppgift.
Årlig fordonsskatt: 7 581 kronor.
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: ingen uppgift.
Bränslekostnad 2 000 mil/år blandad körning: 21 082 kronor.
Garantier: ingen uppgift.

Teknik
Motor: 2 liter, bensin, fyrcylindrig, turbo, 250 hk vid 5 500 varv/min, 350 Nm vid 1 800–4 800 varv/min.
Drivning: Permanent fyrhjulsdrift.
Växellåda: 8-stegad automat.

Prestanda
Acceleration: 0–100 km/tim 6,8 sekunder.
Toppfart: 230 km/tim.

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 478/185/150 centimeter.
Tjänstevikt: 1 770 kilo.
Maximal dragvikt: 2 000 kilo (med endast B-körkort 1 250 kilo).

Betyg del för del

Köregenskaper:	**5**
Säkerhet:	**5**
Design:	**3**
Komfort:	**4**
Ekonomi:	**3**
Totalbetyg =	**20 av 25**

Plus
Säkerhet
Komfort
Framkomlighet
Körbarhet

Minus
Fossilbest
En Volvo sticker inte ut
När blir den tillgänglig?

Kalle Holmberg





2. Billigaste Tesla Model S och Model X tillbaka – med bättre räckvidd

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-01-30, 10:39

Tidigare i år meddelade Tesla att de stryker instegsversionen 75D för både Model S och Model X från modellprogrammet, alltså modellerna med 75 kWh-batterier. Det gjorde att instegspriset för Model S och Model X höjdes kraftigt.



Nu kommer det dock en billigare variant på Model S och Model X igen. Skillnaden nu är att det inte blir ett genom ett mindre batteripaket, utan instegsmodellerna får samma 100 kwh-batteri som de dyrare versionerna.

Det innebär alltså att alla nya Model S och Model X kommer med batterier på 100 kWh, men med skillnader i mjukvaran som styr den tillgängliga energikapaciteten och därmed räckvidden.

I samband med detta avvecklar Tesla systemet med att inkludera batterikapaciteten i produktnamnet, i likhet med Model 3. Istället kommer instegen heta bara Model S och Model X, mittenmodellen får extranamnet "Extended Range" och toppversionerna som förut hette P100D, får tilläggsnamnet "Performance."

En Model S/Model X i standardutförande kan när som helst uppgraderas till "Extended Range" via "over-the-air"-uppdatering som Tesla använder sig av, om man betalar för sig. I USA kostar den uppgraderingen 8.000 dollar och ger ca 8 procent längre räckvidd – ungefär 4 mil för båda.

En annan nyhet är att Tesla separerar "Performance" och "Ludicrous Mode." Du kan alltså välja din Tesla Model S/Model X Performance med eller utan Ludicrous Mode, beroende på vilken acceleration från 0-100 km/h du vill ha – under tre sekunder eller över tre sekunder.

I nuläget rör dessa uppdateringar endast den amerikanska marknaden. När eller om de kommer till Sverige återstår att se.

Tesla slopar instegsmodellerna för Model S och Model X – grundpriset höjs kraftigt

Nu slår Tesla Model S premiumtyskarna i Europa



3. ID-familjen är VW:s elektriska framtid

Av Tobias Mersinger, Publicerad 2019-01-29, 06:20

Dieselgateskandalen har fått Volkswagen att göra en helomvändning. På bara ett par år kommer en heltäckande elbilsflotta som så småningom inte bara fasar ut dieseln utan även bensinmotorn. Här är de fem första elbilarna.



2020 ska tillverkarnas genomsnittliga CO2-utsläpp inte överskrida 95 g/km. Volkswagens aktuella mellanklassmodeller släpper ut mer än så vilket visar på hur stort problemet är eftersom suvarna inte är medräknade och släpper ut betydligt mer än så. Mellan 96 g/km för den renaste dieseln till 160 g/km.

Under 50 g/km kommer man endast med hjälp av hybridteknik. Det senaste förslaget från EU:s miljöministrar kräver en sänkning av 95 g/km-gränsen med 37,5 procent fram till 2030, vilket i klartext innebär 59 g/km – i genomsnitt.

De biltillverkare som inte klarar CO2-nivåerna får böta och straffet står i proportion till antalet sålda bilar inom EU. Volkswagen är den största biltillverkaren och riskerar böter på enorma 1,4 miljarder euro – årligen.

VARFÖR ID?

Förklaringen är simpel: Volkswagens elbilskunder får ett id liknande det hos Apple & Co för att kunna boka service köpa tillbehör. Till en början kommer VW att bygga elbilsmodeller som motsvarar syskonmodellerna med förbränningsmotor, eftersom man är otroligt framgångsrik på den fronten.

Volkswagens koncernchef Herbert Diessförklarade i sitt första uttalande efter lagförslaget att det krävs en elbilsandel på minst fyrtio procent av nybilsförsäljningen 2030 för att klara av miljökravet och att man redan jobbar på en storskalig förändring av produktionen för att på sikt enbart kunna erbjuda fordon utan konventionell förbränningsmotor.

I november förklarade produktstrategen Michael Jost att Volkswagen tänker följa överenskommelsen från Paris som avser att endast klimatneutrala nybilar får säljas 2050, vilket innebär dödsstöten för förbränningsmotorn. För Volkswagen betyder det att man kommer att sluta sälja fordon som drivs av konventionella drivlinor år 2040.

Enligt Jost är Volkswagens framtid elektrisk och redan nu har biljätten investerat sex miljarder euro i utvecklingsarbetet för koncernens nya, elektriska och skalbara plattform MEB. Denna tillåter fyra olika hjulbaser och skalbara batteripaket från 48 till 111 kWh, som göms i bottenplattan.



Batteripaketet är skalbart från 48 till 111 kWh. De här två exemplen har även en främre elmotor, alltså fyrhjulsdrift, och en toppeffekt runt 300 hk.

Motoreffekten sträcker sig från 170 till 204 hk ur en asynkronmotor kopplad till bakaxeln. Som tillval finns ytterligare en elmotor till framaxeln för fyrhjulsdrift och omkring 300 hk.

MEB-plattformen tas i bruk 2020 i en upplaga om 100.000 enheter årligen och bidrar till att VW kommer att klara miljökravet på 95 g/km. Fem år senare förutspår man en årlig försäljning av en miljon elbilar, en siffra som ska klättra till hela fyra miljoner enheter år 2030.

Nio miljarder euro investerar Volkswagenkoncernen i elbilsutvecklingen mellan 2019 och 2023. Ytterligare 35 miljarder euro lägger man på utvecklingen av digital teknik som onlinetjänster och autopilotsystem.

Man planerar för åtta produktionsplatser på tre olika kontinenter i Europa, USA och Kina.

Det här är bara början: fram till 2025 ska utbudet av elbilar som bygger på MEB-plattformen öka med cirka 20 stycken. Tidsplanen må verka snäv, men tack vare plattformstekniken är den inte alls orealistisk.

De slutgiltiga modellnamnen ur ID-familjen är inte klara än, men vi jämför redan el-prototyperna med deras fossila syskon.

Storsäljaren nummer ett är föga förvånande fortfarande Golfen (en miljon sålda enheter 2017). Därför introduceras den kompakta elbilen ID Neo först. På den omåttligt populära suvsidan regerar VW Tiguan med 750.000 sålda enheter 2017. Självklart behövs det en elektrisk ersättare även här och den kommer i form av prototypen ID Crozz, som ska avtäckas i sin serieform redan i slutet av nästa år. Elsuven kommer i två olika karossformer: som vanlig suv med maxad lastvolym samt som ett formskönt coupéderivat.

År 2020 – ID NEO



Rymlig som en Passat, snabb som en Golf GTI och prissatt som en diesel: ID-Golfen!

År 2021 – ID CROZZ



Kommer även med fyrhjulsdrift och dryga 300 hästar: ID Tiguan!

År 2022 – ID BUZZ



Två olika axelavstånd, fyrhjulsdrift och kommer även som transporter: ID Bussen!

Volkswagens buss, som i sin senaste skepnad kallas T5, fyller snart sjuttio år sedan tillkomsten i mars 1950. Självklart ska även märkets mest praktiska fordon få ett elektriskt alternativ och det kommer 2022 i form av ID Buzz med två olika axelavstånd och även som Transporter. En stor elsuv à la Atlas med tre sätesrader följer, precis som ett elektriskt alternativ till storsäljande Polo (750.000 sålda enheter 2017).

År 2022 – ID AERO



(Vizzion) Knappt fem meter lång, men rymlig som en Phaeton: ID Passat!

15 miljoner MEB-bilar är planerade. Då underlättar det att koncernens batteripaket är kompatibla med battericeller av olika sort och tillverkare.

År 2022 – ID LOUNGE



Tre sätesrader, sovplats och fyrhjulsdrift: ID Atlas!
För en kompaktbil i Up-storlek är dock även MEB-plattformen alldeles för dyr.

Vid sidan om suv-vansinnet får man inte glömma att Volkswagen har ytterligare en storsäljande familjefraktare i sortimentet: Passat, som säljs världen över i fler än 750.000 exemplar årligen. Elbilsstudien Aero (Vizzion) som kunde beskådas på bilsalongen i Genève 2018 var visserligen av sedanmodell, dock kommer seriemodellen både som sedan och kombi.

Fyra MEB-märken: Audi, Seat, Skoda och VW. Det möjliggör stora produktionsvolymer och låga priser för konsumenten.



4. Prov: Volkswagen ID Neo – blir elbilen Sveriges nya elskling?

Av Tobias Mersinger

Publicerad 2019-01-29, 06:25, uppdaterad 2019-01-29, 09:19

Dieselgateskandalen skakade VAG-koncernen i grunden. Tillverkarens plan är därför att år 2050 vara helt och hållet eldriven. ID-programmet kommer att ersätta alla modeller med konventionell drivlina. Vi provkör den första ID Neo-prototypen i Sydafrika. Häng på!



Utan kamouflage med hjälp av datorn: seriemodellen skiljer sig knappt från prototypen.

"Om 1,8 kilometer håll till höger till Kurfürstendamm."
Navigationssystemet som huserar i en förvånansvärt liten skärm bakom prototypens ratt verkar ha ett lika katastrofalt lokalsinne som artikelförfattaren. Dagens passagerare Frank Welsch, tillika utvecklingschef hos Volkswagen, förklarar att elektroniken fortfarande kräver en hel del jobb.

Han känns spänd och överlycklig på samma gång när vi glider lugnt över den allt annat än släta asfalten som får däcken att tjuta. Hans uppdrag för dagen är detsamma som vårt: att testa vad Volkswagens nya elektriska plattform MEB verkligen går för.
Under tiden borde vi ha passerat 1,8 kilometer, men den utlovade högersvängen lyser med sin frånvaro. Till höger syns endast den atlantiska oceanens enorma vattenmängder som bryter i jättelika vågor mot kusten. Vi är nämligen så långt ifrån Tysklands huvudstad som man kan komma, närmare bestämt i Gordon's Bay, Sydafrika.

ID-prototypen har visserligen all nödvändig elektronik ombord, men både infotainment- och assistanssystemen behöver finslipas.

"Något som först sker i nästa prototypstadium som sedan ska testas i arktiska miljöer", förklarar Frank Bekemeier, Chief Technical Officer E-Mobility hos Volkswagen. Mannen som svarar tålmodigt på alla mina frågor är lugnet själv, precis som ID Neo-prototypen. Något som inte enbart beror på den perfekta viktfördelningen på 50/50.

Det där vildsinta lugnet som utmärker elbilar rent allmänt, hittar vi även hos ID-modellen. Bilen drar iväg som en skållad råtta när lusten faller på, men ganska snart slappnar man av eftersom vissheten om att kraften och framför allt vridmomentet på över 300 Nm alltid finns till hands har en lugnande effekt på föraren. Kraft finns i överflöd och kommer omedelbart, varje gång.



Körkänslan övertygar trots att karaktäristiken inte är fintrimmad riktigt än.

Prototypen känns aningen styv när vi rullar över ojämnheter, vilket säkerligen kan tillskrivas de stora 20-tumshjulen. Mest anmärkningsvärd är dock den redan solida känslan i kupén, trots att hela interiören kommer att bytas ut i seriemodellen. Även styrkänslan känns hyfsad i det stora hela och borde godkännas av de flesta kunderna. Welsch bedyrar dock att styrningen inte är färdigkalibrerad.

Jämfört med en Golf känns bilens feedback något ojämn och diffus. Dessutom kräver styrningen fortfarande ett alltför fast handlag. Japp, den eviga Golfen gäller även i ID-serien som referensobjekt för framtida modeller och inte minst för vår prototyp. Den kommer nämligen att ersätta den eldrivna Golfen helt och hållet och ska dessutom kosta mindre samt vara mer användbar. Devisen är: mer plats, längre räckvidd och bättre uppkopplingsmöjligheter.

"Bilen är konstant uppkopplad mot en back end för olika tjänster, men även för uppdateringar", förklarar Bekemeier. Faktum är att den digitala arkitekturen är så pass komplicerad att utvecklingsarbetet för själva bilen är den enklare delen av jobbet.



Enligt Welsch är MEB-arkitekturen det enda sättet att producera kostnadseffektiva och framför allt billiga elbilar. En speciellt för elbilar utvecklad plattform förenklar integrationen av enhetliga och skalbara batteripaket i bilen. Att modifiera plattformen för förbränningsmotorer är alldeles för komplext och tidskrävande, vilket återspeglas i priset för kunden.

Dessutom kan utrymmet i MEB-plattformen utnyttjas betydligt mer effektivt. Det märks definitivt när man tar plats i bilens baksäte. Trots nästan identiska yttermått erbjuder ID-modellen mycket mer plats i kupén än en Golf. Tack vare avsaknaden av en stor förbränningsmotor, kunde exempelvis klimatanläggningen flyttas fram hela femton centimeter och därmed också hela instrumentbrädan.

Som resultat kan ID stoltsera med en kupélängd som motsvarar den hos en Passat, mätt från gaspedalen till höftpunkten i baksätet.

Även långa personer sitter bra, trots panoramatak och en svepande taklinje som förbättrar aerodynamiken. Bagageutrymmet då? Vid en första anblick märkbart mindre än Golfens, vid en närmare titt finns dock ett rymligt stuvutrymme under lastgolvet som av praktiska skäl är fyllt med mätinstrument i prototypen. Längst ned sitter den permanent upphetsade asynkronmotorn, som i prototypen ger 150 kW (204 hk) och 300 Nm.



Yttermått som en Golf, men innerutrymmen som en Passat.
20-tumsfälgarna är fina, men tyvärr blir bilen ganska stötig.



Även en 1,92-metersredaktör sitter bekvämt i baksätet.

Körmaskinen

Vid sidan om elmotorn hittar vi även en multilänkbakaxel med parallellstag fäst i hjälpramen. Framtill jobbar en McPherson-konstruktion med konventionella dämpare, som kan bytas ut mot adaptiva diton. "Självklart ska ID Neo erbjuda kunderna samma trevliga och VW-specifika körkänsla som alla andra modeller i utbudet", förklarar Bekemeier.

Redan nu anmärkningsvärt: den för kompaktbilar typiska sittpositionen och en finfin förarergonomi. Man sitter rakryggad i en något sträckt position bakom ratten, vars beröringskänsliga ytor på ekrarna lämnar haptisk feedback. Sittpositionen är dessutom inte alls så hög som man först skulle kunna tro, trots att man sitter ovanför batteripaketet.

"Swoosh!" Ojdå, återigen har högerfoten varit lite oaktsam och en aning för tung och bilen flyger mot nästa kurva. Tack och lov känns den redan nu ganska kvick i svängarna om än en aning oprecis. En typisk prototyp, helt enkelt. Fram till produktionsstarten har ingenjörerna fortfarande ett helt år på sig att finslipa en redan mycket imponerande förseriebil. I början av 2020 är det sedan äntligen dags för de första köparna att lägga vantarna på ett eget exemplar.



TEKNISKA DATA:
MOTOR: Permanent asynkronmotor, från 125 kW (cirka 170 hk), mer än 300 Nm, 48 kWh batteri, laddningseffekt upp till 125 kWh, räckvidd upp till 330 km.
PRESTANDA: 0–100 km/h under 8 sekunder, toppfart 160 km/h.
PRIS: Från cirka 27.500 euro, försäljningsstart första kvartalet 2020.

Då får man välja mellan tre olika batteristorlekar på antingen 48, 60 eller 80 kWh. MEB-plattformen tillåter upp till 111 kWh, men det dröjer ändå till 2022 innan större och tyngre ID-modeller står i startgroparna. Innebär det att vi kan förvänta oss kompaktbilen i ett starkare GTI-utförande?

"Det var knappast för skojs skull som vi krossade Pikes Peak-rekordet med en ID-modell som hade ett R i namnet (Volkswagen ID R Pikes Peak). Inte allt som är mer dynamiskt behöver heta GTI", avslöjar Welsch. Betyder det att man slopar det ikoniska GTI-namnet i den elektrifierade framtiden? Hur det än må vara kommer en sådan modell definitivt behöva stolar med betydligt bättre sidostöd än de som vi sitter på för tillfället.



På väg med utvecklingschefen Frank Welsch.
Tyvärr får vi inte titta under filtmattorna i cockpiten.

FACIT:

Skynda! Efter dieselgate borde ID-serien vara Volkswagens väg tillbaka för att vinna kundernas gunst och trots att ingen egentligen vet hur framtidssäkrad e-mobilitet verkligen är, behöver tillverkaren först och främst ett billigt elbilsalternativ. Den första blicken på ID-serien visar en kvick men säker

prototyp med fin fjädringskomfort och mycket plats. Synd bara att vi måste vänta ytterligare ett år på en seriemodell.

Tobias Mersinger



[Mystiska uppgifter: Volkswagen planerar ännu billigare elbil]



[VW-chefen: Vi har säkrat batterier för 50 miljoner elbilar]



[Fler detaljer om Volkswagens nya ”el-folkvagn” – det blir en crossover med T-Roc-stuk]



[VW-chefen skryter igen: Våra elbilar blir lika bra som Tesla – för halva priset]



[Volkswagen: Omställningen till elbilar blir mycket dyrare än väntat]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Nya Porsche 911 – tre snabba från provkörningen

Mattias Rabe 29 januari 2019

En helt ny 911 är på ingång till Porsche-handlarna och vi har begett oss söderut till mindre hala vägar för att se om nya 992-generationen är bättre än 991:an och i så fall hur mycket bättre.



Hej Marcus! Din skrivbordsstol gapar tom, var befinner du dig?
– Tjenare! Jag är i Valencia och kör 992 som modellkoden för nya Porsche 911.
Ge oss lite information om bilen!
– Även om de klassiska formerna består är det mycket nytt. Porsche har i större utsträckning än tidigare tittat på det klassiska hos modellen. Ta exempelvis instrumentbrädan som är skapad med 1970-talets 911:or i minne. Det är mer upprätt och rakt, men domineras av en stor skärm på 10,9 tum som så klart inte fanns då för drygt 40 år sedan. Och Porsche ska ha en eloge för att de, mitt i allt digitalt, har behållit den analoga varvräknaren.
– Just nu kör jag nya 911 Carrera 4S, som numera har 450 hästkrafter, och förr hade jag sagt att modellen är av den bredare sorten, men från och med denna generationsväxling är 911 lika bred över höfterna oavsett om drivningen sker på bakhjulen eller alla fyra. Spårvidden är helt enkelt bredare över hela modellserien.
– Än så länge har jag bara kört bilen på vanliga vägar, så hur den gör ifrån sig när den pressas på bana återkommer jag till i tidningen, men den uppträder fint med bra komfort och väldigt direkt styrning. De olika körlägena är än mer tydliga och åtskilda än hos föregående generation vilket gör nya 911 till en bättre vardagsbil än förut.
Om man blir sugen efter att ha läst ditt utlåtande, vad får man i så fall skaka fram i pengaväg?
– Bakhjulsdrivna 911 Carrera S kostar från 1 155 000 kronor och 911 Carrera 4S med fyrhjulsdrift börjar på 1 225 000 kronor.



GALLERI
Porsche 911 (992) 2020
26 bilder



GALLERI
Porsche 911 (1963-2018)
7 bilder

Mattias Rabe

NyTeknik

6. Nästan alla nyckellösa bilar kunde låsas upp i stöldtestet

John Edgren

2019-01-30 08:19

Tyska ADAC har stöldtestat de nyckellösa systemen i 237 bilar. 230 kunde både låsas upp och startas genom att signalen från nyckeln kopierades. Bara tre lyckades motstå alla attacker.



Bara tre nyckellösa bilar lyckades motstå alla attacker i testet.

En majoritet av dagens bilmodeller erbjuds med nyckellösa system, och många har vant sig vid att aldrig behöva ta upp enheten ur fickan. Väl hemma läggar många ifrån sig nyckeln nära ytterdörren eller har kvar dem i jackfickan. Det möjliggör så kallade reläattacker, där tjuvarna använder elektronisk utrustning för att plocka upp och förstärka signalen, genom ytterdörren. Sedan kan de låsa upp och köra iväg med din bil – och stölden kan vara avklarad på 20 sekunder.

Nu visar en undersökning gjord av German General Automobile Club att en majoritet av biltillverkarna inte har lyckats bemöta problemet tekniskt. ADAC har testat 237 bilar med nyckellösa system, och tråkigt nog uppvisade 99 procent av dem någon form av säkerhetsbrist. 230 av dem kunde både låsas upp och startas genom att signalen från nyckeln kopierades. Fyra modeller gick antingen att låsa upp eller att starta.

Faktum är att det bara var två bilmärken från samma bolag som stod ut. Tre av Jaguar Land Rovers modeller var helt omöjliga att låsa upp och starta: Land Rovers senaste versioner av Discovery och Range Rover – samt Jaguars elbil i-Pace.

Läs mer: Se när tjuvarna stjäl Teslan från uppfarten

Enligt ADAC handlar det om över 30 bilmärken vars nyckellösa system gör dem sårbara, bland andra Volvo, Audi, BMW, Skoda, Kia, Hyundai, Peugeot, Renault och Honda.

Tjuvar har använt de här reläattackerna under många år. Men antalet fordon som kan stjälas på det här sättet har eskalerat eftersom många tillverkare inte har gjort något för att skydda sina bilar från den här sortens attacker, skriver sajten Which, som har översatt det tyska testet.

Enligt Which kan bilarna öppnas med billig elektronisk utrustning som man enkelt köper på nätet. Bland de brittiska storsäljarna på ADAC:s sårbara lista finns Volkswagen Golf, Ford Fiesta och Focus – samt Nissan Qaschqai.

Volvo ska förstärka sina fordon

CNN kontaktade en rad tillverkare för kommentarer kring nyheten. En talesperson för Ford konstaterade att det krävdes att man inte erbjöd ett nyckellöst system för att klara sig bra i ADAC:s test, men att detta är något som efterfrågas av kunderna. Han missade uppenbarligen att de tre modellerna från Jaguar Land Rover är utrustade med säkra lösningar. Ford uppmanar sina kunder att förvara nyckeln i en metallåda eller en för ändamålet skyddande påse.

Nissan intog en mer ödmjuk hållning: Vi är medvetna om den här typen av attacker och är till fullo engagerade och arbetar konstant för att skydda våra kunder och tackla de ständigt föränderliga säkerhetskraven. Även Honda och Hyundai meddelar att de tar problemen på stort allvar och ständigt arbetar för att göra bilarna säkrare.

En Volvo-representant påpekar att typen av stöld är högst ovanlig, men tillade: Vi kommer fortsätta att förbättra och förstärka våra fordon i linje med den senaste tekniska utvecklingen.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR

Bosch lanserar bilnyckeln som tjuvarna inte kan hacka

Se när tjuvarna stjäl Teslan från uppfarten

Tjuvar utnyttjar senaste biltekniken

75-årig man satt inlåst 14 timmar i sin Cadillac

John Edgren



7. Snart kan det bli olagligt att mätarskruva bilar

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-01-30, 11:36, uppdaterad 2019-01-30, 15:26

Majoritet i Trafikutskottet vill göra det olagligt att manipulera mätarställningen på bilar



Via diagnosuttaget är det löjligt enkelt att ändra mätarställningen på en bil.

Hittills har det varit helt lagligt att "mätarskruva" bilar i Sverige, och även inneha utrustningen. Men snart kan det bli straffbart.

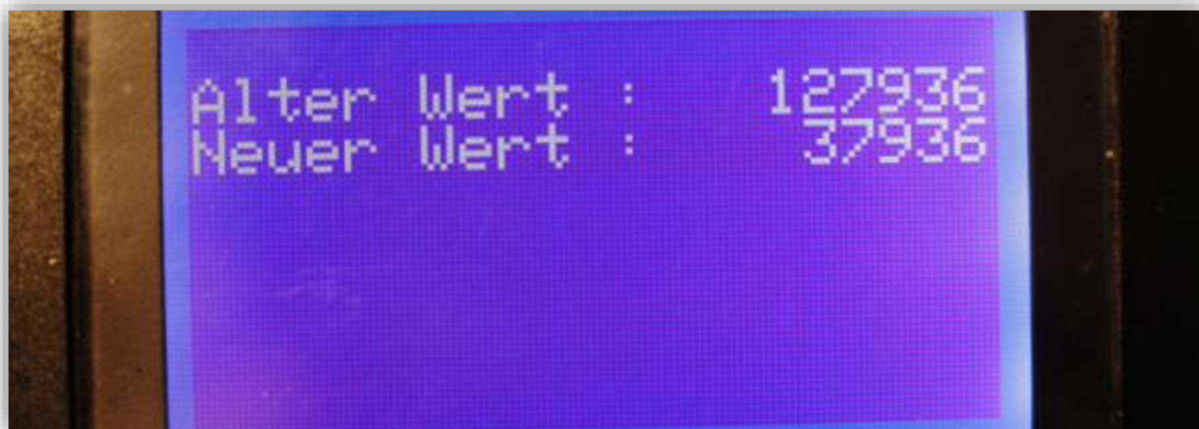
Sent ska syndaren vakna, heter det, men nu ser det äntligen ut som att även Sverige ska göra det olagligt att manipulera mätarställningen på bilar.

Det var efter ett inslag hos TV4 Nyheterna som ledamöter i Trafikutskottet, Riksdagen, gjordes uppmärksamma på att Sverige är något av ett undantag i Europa när det gäller mätarskruvade bilar. Nu ska Trafikutskottet snabbutreda möjligheten att kriminalisera själva gärningen, alltså att manipulera körställningen på fordon. Eftersom det redan finns en majoritet i Trafikutskottet för att ändra lagen har ett sådant förslag goda chanser att bli klubbat i Riksdagen.

Hittills har det inte varit olagligt att ändra miltalet på bilen, förutsatt att man då upplyser en eventuell köpare om den riktiga körställningen. Att inneha utrustningen för att mätarskruva bilar är inte heller olagligt. Däremot kan en person bli fälld för att ha gett osanna uppgifter, vilket kan klassas som osant intygande, bedrägligt beteende, bedrägeri eller grovt bedrägeri.

Eftersom det kan handla om rätt stora belopp i prisskillnad för en mätarskruvad bil är bedrägeri eller grovt bedrägeri det som ligger närmast. Problemet för åklagaren är att bortom allt tvivel bevisa att bilsäljaren verkligen visste att bilen blivit mätarskruvad. Även om det är samma person som köper och säljer en bil går det att skylla på allt möjligt och då faller åtalet.

Det säkraste sättet att förvissa sig om att ett fordon inte manipulerats är att kontrollera historiken. Körsträckan registreras till exempel vid besiktning och vid service.



Utrustningen för att ändra mätarställningen finns att köpa på nätet och det tar under en minut att utföra manipulationen. Inga fysiska ändringar behövs, inkopplingen sker via diagnosuttaget.

Den statliga myndigheten Transportstyrelsen samlar in och tillhandahåller uppgifter om svenskregistrerade fordon. Med ett sms eller via e-post får man reda på vem som äger fordonet, fakta, besiktning, försäkring, avställt/påställt och även körsträcka.

Men det är just körsträckan som är lurig eftersom Transportstyrelsen aldrig ifrågasätter siffrorna. När en bil besiktigas skickas uppgifterna om körsträcka till Transportstyrelsen som skriver in dessa i sin databas – vilket i praktiken innebär att man skriver över de gamla uppgifterna. Ditt sms innehåller därför en uppgift om körsträcka som mycket väl kan vara manipulerad – myndigheterna jämför inte med äldre uppgifter.

Merparten av de ändringar av körsträckan som skett hos Transportstyrelsen beror på den mänskliga faktorn. Någon läser av en felaktig uppgift, skriver fel eller gör andra misstag.

Som alla vet är körsträckan helt avgörande för en bils värdering. Slitaget ökar och med högre miltal kan man förvänta sig att vissa komponenter går sönder. Att byta partikelfilter på en dieselmodell kan som exempel bli väldigt dyrt. Det finns även servicetillfällen där man bilen ska genomgå en så kallat "stor service" med exempelvis kamremsbyte, vilket också kan kosta en rejäl slant.

Gör vi en snabbkoll på Blocket går det att hitta en BMW 320d Touring som gått nästan 18.000 mil där handlaren vill ha 120.000 kronor. Motsvarande bilmodell med 7.100 mil på mätaren har ett begärt pris på 178.000 kronor av en annan handlare. Körsträckan ger alltså en prisskillnad på över 50.000 kronor. Och den frestelsen är tyvärr alltför svår för de med rymligt samvete som vill fuska med mätarställningen.

På moderna bilar behövs det bara billig utrustning som pluggas in i diagnosuttaget för att ändra mätarställningen. De här prylarna är lätt tillgängliga på nätet för de som har en tioårings kunskaper i att hantera google. Det finns även personer på annonssajter som erbjuder sig att "rätta till" kilometerställningen för en dryg femhundring.

Fusket med mätarskruvade bilar är något som de flesta förknippar med importerade bilar. Tyska bilistorganisationen ADAC hävdar till exempel att så mycket som var tredje bil i Tyskland har blivit mätarskruvad. Men eftersom mätarfusket är så lätt att utföra blir det allt vanligare även hos svensksålda bilar.

Privatleasing har allt blivit populärt i Sverige och där tecknar man avtal om en viss körsträcka. De som kör längre än avtalet tillåter kan frestas att fuska genom ändra mätarställningen. Leasade bilar kan därför bli mätarskruvade en eller ett par gånger varje år för att undvika upptäckt. Manipulerade bilar är därför ett stort problem i exempelvis Tyskland och Storbritannien där privatleasing är mera vanligt.

Historik

Händelse	Datum
Besiktigad *Ej godkänd. Besiktning vid 17 094 mil. Ombesiktning senast 2019-01-21.*	2018-12-20
Ägarbyte *Ny brukare*	2018-11-30
Ägarbyte *Ny brukare*	2018-09-20
Besiktigad *Godkänd till 2019-10-31. Besiktning vid 29 323 mil.*	2018-08-29
Ägarbyte *Ny brukare*	2018-03-07
Besiktigad *Godkänd till 2018-06-30. Efterkontroll vid 28 012 mil hos BILPROVNINGEN SOLNA.*	2017-07-05
Besiktigad *Ej godkänd. Kontrollbesiktning vid 27 909 mil hos BILPROVNINGEN SOLNA. Ombesiktning senast 2017-07-05.*	2017-06-05
Besiktigad *Godkänd till 2017-06-30. Kontrollbesiktning vid 26 247 mil hos BILPROVNINGEN SOLNA.*	2016-04-14
Besiktigad *Godkänd till 2016-06-30. Kontrollbesiktning vid 24 924 mil hos BILPROVNINGEN SOLNA.*	2015-05-09
Ägarbyte *Ny brukare*	2014-06-25
Besiktigad *Godkänd till 2015-06-30. Besiktning vid 23 752 mil.*	2014-05-09
Trafikstatus *Påställd och får användas i trafik*	2007-12-21
Ägarbyte *Ny brukare*	2007-12-21
Ägarbyte *Ny brukare*	2007-11-30
Registrerad *Registrerad för trafik i Sverige*	1999-12-02
Förregistrerad *Förregistrerad och tilldelad regnummer*	1999-10-29
Tillverkad *Fordonet tillverkat i Sverige.*	1999-10

Historiken är hämtad från flera källor, det är en återspegling av tillgänglig data från utvalda leverantörer och är inte alltid komplett.

Vill du ha med ditt företags information i historiken på Sveriges största informationssajt för fordon? Kontakta oss!

Över 12.000 mil har försvunnit på den här Volvon
med registreringsnummer RBH914. Uppgifterna finns hos sajten Biluppgifter.se.

Här ser vi den bil som var med i inslaget från TV4 Nyheterna. En Volvo V70 från år 2000 med registreringsnummer RBH914. Går man in på sajten Biluppgifter.se ser man en historik som verkligen avskräcker. Bilen besiktigades 29 augusti 2018 och då var körsträckan 29.323 mil, en ganska sannolik uppgift då man tittar på tidigare besiktningar.

Men när Volvon återigen besiktigas är mätarställningen 17.094 mil, den går dessutom inte igenom besiktningen. Över 12.000 mil har alltså "försvunnit". Misstanken att avsikten har varit att luras förstärks av det faktum att bilen egentligen inte behöver besiktigas förrän sent på hösten 2019.

Att sälja en begagnad bil och inte berätta att mätarställningen ändrats är bedrägeri, eller till och med grovt bedrägeri. Åtalbart, men i praktiken svårt att styrka bortom allt tvivel av en åklagare.



[Mätarskruvade bilar allt vanligare – så här skyddar du dig]



[Nu kan du få uppgift om bilägare – direkt via mail]



[5 steg till en mätarskruvad bil]



[Var tredje bil kan vara mätarskruvad]



[Varje år mätarskruvas över 40.000 bilar i Sverige]



8. Nya beskedet: Ingen hastighetsgräns på autobahn – fria farten blir kvar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-01-29, 07:33

Du som kört på Tysklands frifartsmotorvägar vet att det är en speciell känsla. Det finns inte många platser kvar i världen där det faktiskt går att köra utan hastighetsgräns – helt lagligt.



Den fria farten på tyska autobahn har varit hotad i många år, i flera omgångar. Vi skrev om det senast för en vecka sedan när ett nytt förslag om att införa hastighetsgräns på autobahn diskuterades i Tyskland.

Det främsta argumentet för att införa en hastighetsgräns på autobahn är att utsläppen skulle kapas. Tyskland hotas av enorma EU-böter om inte utsläppen sänks. Men kritikerna (som alltså inte vill ha någon hastighetsgräns) hävdar att tyska vägar håller hög säkerhet trots den höga farten och att det finns effektivare sätt att sänka utsläppen på.

Nu kommer besked från tyska regeringen om att det inte finns några planer på att ta bort frifartssektionerna på autobahn. Det bekräftar Steffen Seibert, talesperson för tyska regeringen, skriver The Local.

Han säger också att det finns smartare sätt än att införa en generell hastighetsgräns, men exakt vad det innebär sa han inte.

En ny undersökning visar att 51 procent av tyska folket vill införa en hastighetsgräns på 130 km/h. 47 procent var emot en hastighetsgräns.



Fri fart på autobahn – snart ett minne blott?

catawiki

9. Auktion på klassisk bil

Jaguar - MK V Drophead DHC 3,5L Cabriolet 1951

Expertens värdering 140 000 € - 155 000 €



”MASKINÖVERSATT”

Kan hämtas i: Nederländerna - med nederländsk registrering - 17551 mi - se beskrivning

Märke:	Jaguar (Mer objekt)
Modelltyp:	MK V Drophead DHC 3,5L Cabriolet | NO RESERVE
År:	1951
Stationerad i:	Nederländerna
Modell:	Cabriolet (Mer objekt)
Miltal:	17551 mi
Registreringpapper närvarande:	med nederländsk registrering
Skick:	se beskrivning
Växellåda:	Manuell
Drivmedel:	Bensin
Färg:	Tvåfärgad

Missa inte denna unika möjlighet och bli den nya ägaren till denna unika och vackra Jaguar cabriolet! Detta är en auktion utan reservpris.

Jaguar MK V producerades mellan 1948 och 1951 och avslöjades tillsammans med XK120 vid London Motor Show 1947.

MK V var helt tillverkad av stål och designen var relaterad till de tidigare SS-modellerna. Flödande linjer med en rak kromgrill med emblem på den. 16-tums hjul, mycket mindre än de 18-tums varianterna på MK IV.

MK V släpptes också som Drophead Coupé, som för närvarande är mycket populär bland samlare, det här är en av dem.

Denna Jaguar är i återställd skick (motor och överföring är original, bilen har därför matchande nummer). Bilen startar omedelbart, den växlar smidigt och kraftigt genom alla växlar, det går snyggt vid 700 varv / minut och bromsar ordentligt. Denna Jaguar är utrustad med vackra originella kromade hubcaps och fina whitewall däck.

Tidigare var bilen "FRAME OFF" återställd, tekniskt och optiskt. Jaguaren är således i ett mycket snyggt tillstånd, vilket kan ses på bilderna.

Interiören är mycket snyggt och färgen ser fräsch ut och har en vacker djup glans. Mjukvaran ersattes också under restaureringen, så det är fortfarande som nytt.

Bilen har en nederländsk registrering med en giltig nederländsk periodisk fordonsinspektion. Det som gör denna Jaguar unik är att det är en original LHD-modell, många är RHD (ratt till höger) eftersom en liten procentandel exporterades på 50-talet. Endast 577 (!) Kopior producerades med ratten till vänster.

Priserna på dessa Jaguar MK5 DHC-konvertibler börjar öka. Varje år erbjuds bara ett fåtal världen över, vilket gör denna bil väldigt unik. Så vänta inte för länge och utnyttja denna möjlighet att bli ägare till denna underbara klassiska bil.

Teknisk information:

Märke: Jaguar

Typ: MK V Drophead DHC 3.5L Cabriolet

TillverkningSår: 1951

Färg: Tvåfärgat lackarbete

Motor och kraft: 3,5 liter (213 CI) i linje 6, 92 kW (125 hk) (matchande nummer)

Bränsletyp: bensin

Sändning: manuell (matchande nummer)

Odometerläsning: 17551

Antal nycklar: 2

Marginal: Ja (nederländsk marginalbil)

Dokument och registrering: Holländsk registrering (AR-93-11) och en giltig holländsk bilinspektion (utan utgångsdatum, på grund av bilens ålder).

VIN: dh1552

ALTERNATIV:

- Avtagbara bakhjulskåpa
- Instrumentpanel för trä
- Läderinredning
- Lucas dimljus (krom)
- Luftintag mot stugan
- Fälgar i färg
- Armstöd bakre mitt

-Folding Soft-Top
- Självmordsdörrar
- Krompläterade stötdämpare
-FörKromad galler
-FörKromad speglar
-FörKromad avgas tips
-FörKromad Hubcaps
- Whitewall däck

YTTERLIGARE INFORMATION:
- Holländska typskylt: AR-93-11
- Datum för första inträde: 1 januari 1951
- Datum för första registrering: 22 maj 2015
- Mycket begränsat produktionsnummer: endast 577 vänsterstyrda kopior.

Bilen kan ses och plockas upp i Schiedam, Nederländerna.

Det här fordonet är begagnat. Det är tillrådligt att titta på bilen innan man börjar att bjuda, för att slippa en senare besvikelse. För att boka tid för visning eller erhålla mer information, var god kontakta Catawiki. Transport och export kostnader är inte inkluderat i priset, om inget annat uppgetts.



Klassiker

10. Grattis Austin Maxi!

Publicerad **1 februari 2009**

DAGENS NAMNSDAGSBIL

I dag när Max och Maximilian har namnsdag hyllar vi Maxi!



Lanserad som det nybildade bolaget British Leylands första nya bil, blev inte Austin Maxi den succé som brittisk bilindustri så väl behövde.

Konstruerad av Alec Issigonis som en konkurrent till Ford Cortina bjöd Maxi visserligen på en mängd framåtblickande detaljer; nykonstruerad motor med överliggande kamaxel, femväxlad låda, vätskefjädring, halvkombilucka, bäddbar inredning och ofantliga kupéutrymmen.

Men problemen var minst lika många: Maxi var undermotoriserad, den femväxlade lådan med vajeröverföring var extremt svår att hantera, styrningen var vevig och trög - och hur såg den ut egentligen?

Dörrarna hade man av besparingsskäl hämtat från den större Austin/Morris 1800 och därför blev axelavståndet enormt. Resten hade formgivits under övervakning av Alec Issigonis och vad han tyckte om design för syns skull var känt sedan länge. Sådant förstörde bara.

Trots en enorm lanseringskampanj floppade Maxi rejält när den lanserades 1969, bilen var helt enkelt inte bra nog i konkurrensen. Lösningen blev en komplett nylansering ett par år senare, med nykonstruerad växelföring, ansiktslyft front och inredning och med cylindervolymen förstorad till drygt 1,7 liter. Maxi 1750 kallades resultatet och försäljningen ökade, 1971-72 såldes nästan tre gånger så många Maxi som under lanseringsåren 1969-70.

Styrningen var fortfarande vevig och utseendet inte det mest spännande men många uppskattade Maxi för dess otroliga användbarhet, flexibilitet och innerutrymmen.

I juli 1981 lades modellen ned efter drygt **450 000** tillverkade exemplar.



När täckelset föll på första pressvisningen blev det pinsamt tyst i salongen, de stora förväntningarna på den allra första nya bilen från nybildade British Leyland infriades inte.



Dubbelsäng blev det när ryggstöden fram och bak fälldes ner.
I dag kostar en Maxi inte mer än en fyra-fem hotellnätter - om du hittar en.



De från BMC 1800 ärvda dörrarna dominerade utseendet.
Bra bil för hästfolk ville BLMC säga.

Maxi

1500 · 1750 & the new HL

MAXI

Toppmodellen 1750 HL hade dubbla SU-förgasare och 91 hk.
Den kom som 1973 års modell men såldes aldrig i Sverige.



En facelift med ändrad grill och bättre material i inredningen
gjordes i augusti 1980, bara 11 månader före produktionens upphörande.



11. Ytterligare en vinst för Alonso…

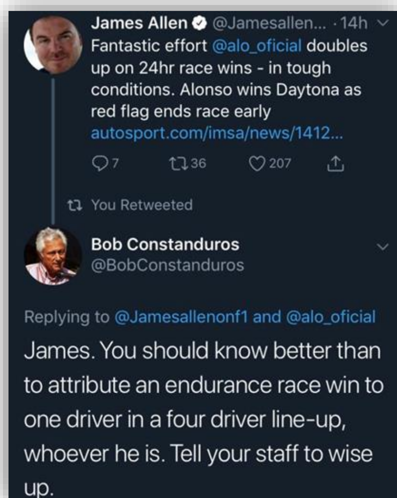
Skrivet den 28 januari 2019, klockan 14:41 | 33 kommentarer



Fernando Alonso med sina tre teamkamrater Renger van der Zande, Kamui Kobayashi och Jordan Taylor efter segern på Daytona

Fernando Alonso vann det förkortade Daytona 24H i helgen, kortat p g a kraftigt regn, efter vad jag förstått det som en mycket inspirerande körning främst under den andra stinten. Självklart har Fernando Alonso varit en starkt bidragande anledning till att just den bilen vann men rapporteringen har väldigt mycket handlat om att just Alonso vann och inte så mycket om att det var tre ytterligare förare som körde.

F1-journalisten James Allen skrev just så och fick mothugg från kollegan, och F1-speakern, Bob Constanduros som menade att james borde veta bättre än att bara ge Alonso kred för segern



Surt i journalistleden efter Daytona 24H

Fler hängde på detta och hade synpunkter på hur rapporterar om segern såg ut, några menade att Alonso drar läsare och att det fullt naturligt att man rubriksatte som Allen gjorde medan andra tyckte det var respektlöst mot de tre övriga förarna. Hur som helst fick detta till följd att James Allen gjorde ett nytt tweet om segern där han länkade till sin artikel på detta sätt istället



James Allen

✔ @Jamesallenonf1

Alonso, Kobayashi, Taylor & Van der Zande win Rolex 24 https://goo.gl/fb/xTcgJh



Alonso, Kobayashi, Taylor & Van der Zande win Rolex 24 // F1 News // James Allen on F1 – The...

Fernando Alonso's post-F1 motor racing career has begun in fine style after he and his Wayne Taylor Racing team-mates survived - and won - the rain-affected Rolex 24 Hours of Daytona. The two-time...

jamesallenonf1.com

Se de andra tweetsen av James Allen

Lite intressant ändå hur detta rörde upp känslorna, kan tänka mig att förarna själva roat följt diskussionen för internt tror jag inte detta varit något bekymmer alls. Självklart inser alla inblandade att Fernando Alonso har stor påverkan på rapporteringen OCH resultatet men samtidigt har troligen Alonsos medverkan också gjort att man hade ett tillräckligt starkt paket för att vinna tävlingen. Jag tror Renger van der Zande, Kamui Kobayashi och Jordan Taylor (de övriga tre förarna) alla var rätt nöjda med att stå längst upp på pallen igår oavsett hur det rapporterades efteråt.



Fredrik Ros senaste gången han körde Porsche Carrera Cup Scandinavia fullt ut 2006, då blev det totalseger i mästerskapet

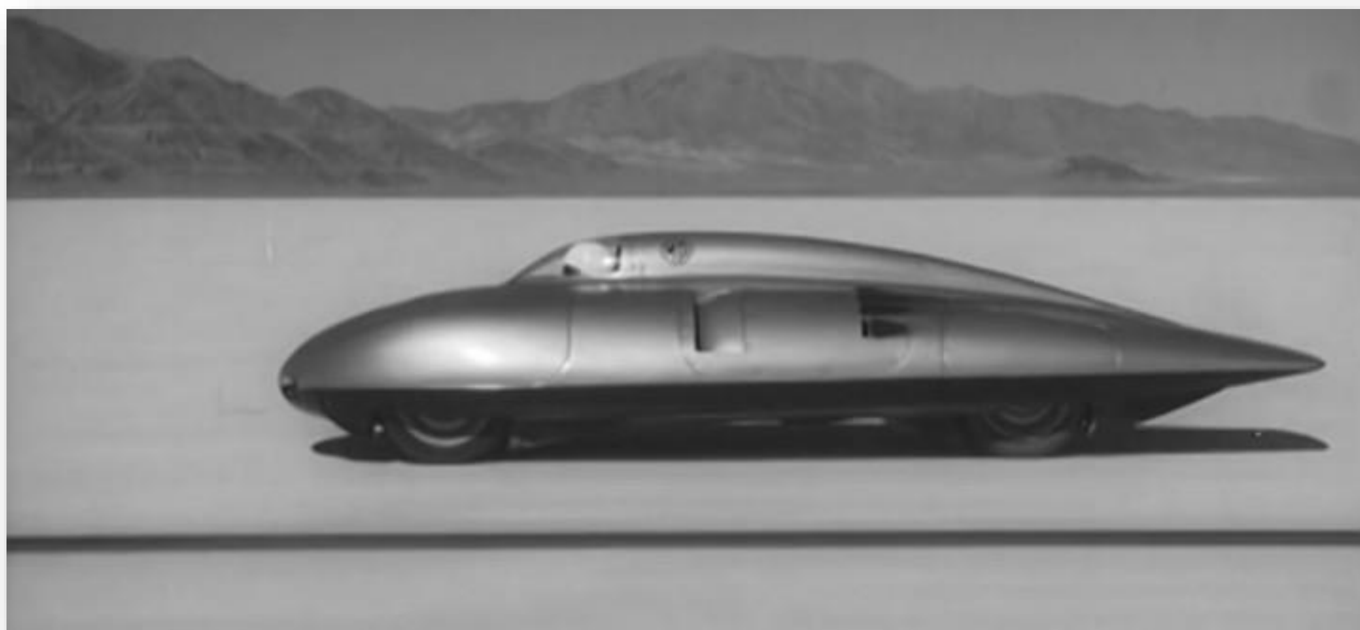
På hemmaplan fortsätter Porsche Carrera Cup-gridden att fyllas på och den senaste att ansluta är Fredrik Ros som kommer att köra Approved Cup, den del av Porsche Carrera Cups Scandinavia som körs med gen 1 av Porsches Carrera GT3 Cup-bil. Generation 1 är enligt de som har koll några tiondelar långsammare än den nyare generation 2 men fortfarande en väldigt potent bil. Senast Ros körde en full säsong i svensk racing var 2013 i V8 Thundercars, en säsong som slutade med totalsegern i det mästerskapet. Ros har även två titlar, 2005 och 2006, i Porsche Carrera Cup Scandinavia och vet mycket väl vad han ger sin in på. Målsättningen är förstås att först vinna Approved Cup under 2019 för att sedan ta steget upp i den senaste generationen av Carrera Cup-bil och på sikt kunna vara med och slåss om en ny totalseger i mästerskapet.

Klassiker

12. Fredagsfilmen: Med BMC på Bonneville 1959

Publicerad 2019-01-22 7:00

Med en radikal Austin Healey Sprite och en ännu extremare MG åkte BMC till Bonneville för att sätta rekord. Hur det gick visas i journalfilmen.



***FILM**: https://youtu.be/F4_F8JJql_Y*

SLUT